SUPPLEMENTO DI "ALI DI GUERRA" E DE "L'AQUILONE"

L'AVIAZIONE PER TUTTI
COLLANA DI DIVULGAZIONE AERONAUTICA

Gli EROI ALATI

L. 2

LE MEDAGLIE D'ORO AL VALOR MILITARE



AMEDEO DI SAVOIA
ITALO BALBO
STEFANO CAGNA

1

EDITORIALE AERONAUTICO - ROMA - VIA RIPENSE 1
(UFFICIO DIPENDENTE DAL MINISTERO DELL'AERONAUTICA)

RIVISTA AERONAUTICA

PUBBLICAZIONE MENSILE ILLUSTRATA
edita a cura del
MINISTERO DELL'AERONAUTICA

DIRETTORE
Generale di B. A. AMEDEO MECOZZI
Direzione e Amministr.: ROMA - Via Ripense 1

La **RIVISTA AERONAUTICA** *si pubblica mensilmente in eleganti volumi, nei quali tutti i problemi e tutti i progressi conseguiti e conseguibili dall'aviazione, nel campo tanto militare quanto civile, così in Italia come all'Estero, sono presi nel più attento esame. La vastissima materia è, in ciascun fascicolo, ripartita nelle seguenti rubriche:*

Studi originali (di guerra aerea e di tecnica aerea).
Aeronautica militare (impiego bellico, organizzazione, ecc.).
Aerotecnica.
Aeronautica civile.
Diritto aereo (problemi di carattere giuridico).
Varie (coltura in genere e storico-militare in ispecie).
Rivista di riviste (sommari e sunti da riviste aeronautiche italiane e straniere).
Ai margini della storia (rievocazioni).
Bibliografia (recensioni e citazioni).

ABBONAMENTO ANNUO L. 64
Per l'estero ne è sospeso l'invio per la durata della guerra

PER GLI UFFICIALI, ALLIEVI UFFICIALI E SOTTUFFICIALI DELLE FORZE ARMATE in servizio attivo ed in congedo, per gli impiegati civili della R. Aeronautica in servizio attivo, per gli avieri sotto le armi e per gli studenti, nonchè per gli iscritti alla R. U. N. A. **L. 24.**

N. B. - I militari e gli studenti, per potere usufruire dell'abbonamento al prezzo ridotto di L. 24, debbono comprovare la loro qualità facendo apporre a tergo della ricevuta del versamento il timbro dell'Autorità militare o scolastica dalla quale dipendono. — Gli abbonamenti sono annuali ed hanno inizio il 1° gennaio. — L'importo di ciascun abbonamento potrà essere rimesso direttamente all'ufficio amministrativo della rivista: Roma, Via Ripense 1.

UN NUMERO SEPARATO L. 6 — ARRETRATO IL DOPPIO

EDITORIALE AERONAUTICO
ROMA - VIA RIPENSE 1 (lungotevere Ripa) - ROMA
CONTO CORRENTE POSTALE N.ro 1-24718

GLI EROI ALATI

LE MEDAGLIE D'ORO
AL VALOR MILITARE

AMEDEO DI SAVOIA
ITALO BALBO
STEFANO CAGNA

1

A CURA DI ORIO VERGANI

EDITORIALE AERONAUTICO - ROMA, VIA RIPENSE 1
(UFFICIO DIPENDENTE DAL MINISTERO DELL'AERONAUTICA)
1943-XXI

Finito di stampare il 20-2-1943 - XXI coi tipi della Soc. An. Tip. Castaldi
per conto dell'Editoriale Aeronautico - Roma

UN PRINCIPE, UN QUADRUMVIRO, UN GENERALE: AMBA ALAGI, TOBRUK, MEDITERRANEO OCCIDENTALE. L'AVIAZIONE ITALIANA SEGNA NELL'AZZURRO DEI TRE CIELI I TRE NOMI DI GLORIA E DI SACRIFICIO



A. R. AMEDEO DI SAVOIA-AOSTA

Generale d'Armata Aerea, nato a Torino il 21 ottobre 1898,
deceduto in prigionia di guerra a Naïrobi il 3 marzo 1942

I

Amedeo di Savoia era un fanciullo quando i primi aeroplani staccavano appena le ruote da terra sui prati dei vecchi ippodromi e delle piazze d'armi: come per tutti i fanciulli della sua generazione anche per quel fanciullo di stirpe reale la prodigiosa avventura del volo fu certamente la più bella favola della giovinezza.

Il « più pesante dell'aria » come piaceva di chiamarlo allora, per rendere evidente anche nel nome, più parlante, vorremmo dire, il fenomeno dell'apparecchio alato che riusciva, per la forza di un motore a staccarsi da terra, colorò di magia e di eroismo l'alba del secolo. L'ottocento aveva creato la macchina a vapore, il « bello e orribile mostro » carducciano: aveva trovato il principio del motore a scoppio e, nel suo ultimo decennio, aveva fatto apparire sulle strade del mondo le prime « carrozze senza cavalli ».

L'uomo toccava i vertici della terra, fra le banchise polari, e poteva pensare che nulla più gli fosse eguale, nel creato. L'ottocento l'aveva visto sollevarsi da terra alla conquista dell'aria, affidato ad un aerostato portato qua e là dai venti nell'estremo silenzio del cielo. Ma il mito greco e leonardesco di Icaro e dell'uomo volante restava al sommo delle sue aspirazioni.

Con l'alba del secolo l'aeroplano volò.

Amedeo di Savoia era un fanciullo di stirpe reale. I suoi antenati avevano percorso le vie del mondo con le armi degli antichi cavalieri, discendendo dai castelli montani della Savoia. Creatori di una dinastia, erano stati e sarebbero sempre stati nell'avvenire soldati, alla testa del loro popolo. Il destino affidava loro le armi della Patria: le armi della terra e del mare. Non esisteva allora un'arma del cielo. Quando fosse esistita, un principe sarebbe stato, con la nuova arma, anche nel cielo, come altri era, nella trincea, fante coi fanti e altri, sulle navi, marinaio coi marinai.

Quando i primi voli solcarono il cielo del porto di Napoli dove Amedeo di Savoia viveva fanciullo, egli certamente alzò a loro il suo sguardo, inviò a loro il suo grido di attonita meraviglia. Forse egli seppe allora, nel 1911, a 13 anni, che le navi in partenza da Napoli per la Tripolitania recavano a bordo caricati sui ponti i primi fragili velivoli da guerra, e seppe poi che tre uomini, Moizo, Gavotti e Piazza, erano stati i tre primi guerrieri del cielo. Dell'evento parlava il più grande poeta d'Italia dalla lontana landa dell'esilio. Una nuova arma appariva nei cieli. Amedeo di Savoia sarebbe stato un giorno soldato dell'aria.

Giovinetto, Egli era portato, dal suo temperamento, ad appassionarsi di ogni ricerca scientifica. Amava negli uomini, oltre che l'attività del pensiero, quella della dura fatica con la quale, nelle officine e nelle miniere, si costruiscono i grandi apparati motori e si estraggono le materie prime che dànno, alle macchine, quel calore che è l'origine prima del moto. Quali erano i viaggi-premio che egli chiedeva alla fine di ogni anno di studi? Egli si sceglieva come mèta un grande centro industriale italiano o straniero, e andava a visitare delle officine: oppure domandava di partire per una zona mineraria, voleva conoscere i pozzi e le gallerie di un grande centro carbonifero. Il secolo nel cui ultimo scorcio era nato, era stato il secolo la cui grande avventura era stata scritta più che dai poeti, dagli ingegneri e dagli esploratori. Forse egli avrebbe voluto essere ingegnere, se questo fosse stato permesso dalla sua nascita e dagli obblighi che il suo destino gli imponeva. Se non esploratore nel vero senso della parola, egli fu un instancabile, intrepido viaggiatore.

Il nipote del Duca degli Abruzzi, il figlio di Elena d'Aosta, che quando Amedeo era ancora fanciullo, dedicava a lui il racconto dei suoi lunghi viaggi africani, aveva la passione dell'Africa nel sangue, e volle percorrerla in ogni regione, non certo come turista. In Africa conobbe la vita dura dei pionieri. In Africa volle andare in incognito e vivere, ignoto operaio, la vita dell'operaio, nella disciplina di una fabbrica del Congo.

Soldato era per la virtù misteriosa e luminosa del sangue della stirpe antichissima: appassionato d'ogni ricerca tecnica era per un richiamo netto del suo temperamento di figlio del nuovo secolo: uomo ardito e appassionato dell'Ignoto era per razza, per accesa



Il Duca delle Puglie dopo le prove di brevetto



Il Principe sabaudo vicino al suo aeroplano



Il Duca a bordo di un « C. R. 32 »

appartenuto ad un passato che appena un'esigua minoranza riconosceva glorioso, ma che in ogni modo era meglio dimenticare.

In quegli anni Amedeo di Savoia si fece viaggiatore d'Africa. Aveva finito gli studi, era ormai ufficiale superiore, lasciò la vita di guarnigione, partì con un nome qualunque per l'Africa. Fu, lo abbiamo detto, anche operaio, laggiù, perchè, disse, voleva vedere se sarebbe riuscito a « cavarsela » nella vita anche col solo lavoro delle sue braccia. Furono forse le distanze africane a fargli pensare al destino della aviazione, anche come mezzo di trasporto di pace. Erano gli anni in cui anche al suo cuore di intrepido principe parlarono coi loro eventi audaci le tappe del volo che portava le ali italiane di Arturo Ferrarin verso il Giappone. Egli era lontano dall'Italia quando Ferrarin, che aveva avuto a Tokio gli onori del trionfo ed era stato paragonato a un nuovo Marco Polo, tornò fra noi e all'arrivo, in quella Italia corsa dai brividi della sommossa politica, non trovò ad attenderlo che il fratello, tanto l'Italia aveva dimenticato che anche gli intrepidi, oltre che i politicanti, meritavano un'ora di interesse. Amedeo di Savoia, il futuro allievo di pilotaggio di Arturo Ferrarin, era allora in Africa, e faceva la sua prima esperienza di carovaniere.

Il destino fu, con Amedeo di Savoia, bizzarro. Amò per lui i contrapposti. L'uomo che doveva diventare uno dei più intrepidi aviatori nostri e che doveva poi usare quasi quotidianamente nella sua vita di soldato il mezzo del volo velocissimo, fu aviatore, ma fu anche carovaniere: e cioè adattò il proprio temperamento di estremo dinamismo al più lento mezzo di trasporto del mondo. Come un qualunque nomade africano egli fu cammelliere, e prima che aviatore egli doveva essere il primo organizzatore delle truppe cammellate delle nostre colonie.

Soldato d'Africa, in quella Libia che si andava in quegli anni riconquistando, egli fu per breve tempo ufficiale di artiglieria e comandante di uno sperduto presidio al limite della Sirte. Lo chiamava il deserto, lo chiamavano l'ignoto e il rischio. Per questo volle essere allora il capo dei nuovi squadroni che si costituivano arruolando i migliori cavalcatori di cammello delle lontane oasi e delle più remote carovaniere. Prima di essere il Principe aviatore fu il Principe sahariano, il combattente delle più affocate distanze della

Hammada, il conquistatore dei centri carovanieri della Ghibla, l'audace e infaticabile capo delle pattuglie di punta che precedevano su tutti i più aspri itinerari le nostre colonne di rioccupazione.

L'impiego dell'arma aerea in Libia era, in quegli anni, ancora limitato, si può dire, ai soli trasporti urgenti e alla ricognizione. Ben poche volte era necessario intervenire contro le fuggiasche orde ribelli con lo spezzonamento e il mitragliamento. Gli aerei avevano larghi ed estenuanti còmpiti di vigilanza e di trasporto, ma le più appassionanti specialità, la caccia, l'assalto e il bombardamento, non potevano avere alcun impiego in quelle operazioni che venivano chiamate di grande polizia. Gli aerei arrivavano e ripartivano dai campi frettolosamente apprestati dalle unità in marcia per recare posta e medicinali, e per portar via i feriti e gli ammalati. Atterravano e partivano dalla piatta platea del deserto, costituivano gli elementi del ponte veloce che superava in poche ore la immensa distanza che gli stessi più rapidi reparti cammellati dovevano percorrere in mesi di viaggio. Uomo di colonia, Amedeo di Savoia andava sempre più convincendosi del grandissimo ruolo che la aviazione era chiamata a sostenere. Egli maturava in segreto il suo progetto: quello di farsi aviatore.

Nei periodi di licenza in Italia egli viveva a Torino, a Palazzo Cisterna, in una stanza dove aveva radunato i suoi ricordi d'Africa la sua sella da meharista, le pittoresche armi catturate al nemico, le fotografie delle lontanissime spedizioni. Nel cielo davanti alla sua finestra passava ogni tanto un velivolo. Torino era diventata un centro di costruzioni aeronautiche. Ogni giorno in quel terso cielo che è già quasi un cielo alpino, saettavano voli di collaudo. Uno dei collaudatori era Ferrarin, l'uomo del volo Roma-Tokio. Al Principe sahariano, al viaggiatore d'ogni regione d'Africa, al pioniere dell'Uebi Scebeli, doveva piacere anche l'allegro soprannome dato al bruno pilota vicentino, il « moro ». Ferrarin era nato, oltre che grande aviatore, incomparabile maestro di volo. Egli era letteralmente un « trascinatore di passeggeri », un formidabile « battezzatore » dell'aria. Col suo piccolo apparecchio a doppio comando egli, solo che il suo passeggero avesse il minimo di disposizione, « fabbricava » un pilota in poche settimane, in pochi giorni. Aveva un metodo allegro e duro. Metteva l'allievo immediatamente a con-

tatto con il rischio dell'alta acrobazia. Chi volava con lui doveva accettare subito cerchi della morte, avvitamenti, altalene, foglie morte... Un pomeriggio d'estate i torinesi videro alto nel cielo, fra la mole Antonelliana e Piazza Castello, fra le colline che circondano Mirafiori e il Parco del Valentino, un piccolo apparecchio fare le più indiavolate capriole. Tutti sapevano che a quell'ora, invece della siesta, il « moro » prendeva a modò suo una boccata d'aria a mille metri di altezza. Ma nessuno sapeva che a bordo di quell'altalenante apparecchietto c'era un Principe di Casa Savoia.

* * *

Diventò così, fra l'una e l'altra licenza del suo servizio di comandante dei meharisti, aviatore.

Il 19 dicembre del 1930 era la volta della partenza per la più lunga missione sahariana. La mèta, questa volta, era il lontanissimo Fezzan. Nove anni di spedizioni e di colonne per la riconquista della Libia si dovevano concludere laggiù con la definitiva sconfitta degli ultimi nuclei ribelli. Il Principe meharista era ancora una volta alla testa dei suoi cammellieri. Ma egli si preparava a dare un addio a quei suoi soldati, che, silenziosi e impavidi, lo avevano instancabilmente seguito verso gli estremi orizzonti della nostra colonia. Essi non lo sapevano ancora, essi che avevano trovato un capo più infaticabile di loro, che parlava tutti i loro aspri e misteriosi dialetti, che al fuoco era come loro impavido, alto sulla sella, le gambe unite sulla « crocetta », pago di una galletta e di un sorso d'acqua attinto alla borraccia nelle brevi soste, lieto di dormire come loro sulla sabbia, col capo appoggiato al gomito, nei bivacchi notturni. Essi non sapevano ch'Egli doveva lasciarli. Ma lo indovinarono un giorno.

Ancora due settimane di marcie erano necessarie per raggiungere Murzuk. Amedeo di Savoia voleva andare a vedere cosa c'era laggiù, quali forze avevano i ribelli e quali erano i loro apprestamenti. Amedeo di Savoia era aviatore. Per andare laggiù scelse un piccolo veloce apparecchio, fece avviare l'elica, spiccò il volo, valicò il lungo tratto di deserto, apparve a volo radente sulle formazioni dei ribelli accampate tra le sabbie ardenti alla periferia della misteriosa capitale del Fezzan. Una raffica di mitraglia disse a quei

ribelli che l'ora della fine si avvicinava. Di sotto spararono coi loro fucili. L'apparecchio tornò sulle formazioni che cercavano salvezza nel disperdersi e mitragliò ancora. Amedeo di Savoia era diventato, come il destino voleva, il primo Principe combattente dell'aria.

Poco tempo dopo, in una solenne comunicazione a Montecitorio, Italo Balbo, quadrumviro e rinnovatore della aviazione italiana, poteva annunciare che casa Savoia, che aveva avuto i suoi figli prediletti soldati della terra e del mare, ne affidava ora uno alla nuova arma, a quella del cielo, segno della sua fede nei destini alati della Patria.

L'aviazione lo staccava dalla Libia, e — ma solo per il momento poichè il suo destino doveva essere legato sempre alle nostre aspirazioni in terra d'Africa e al nostro diritto di espansione laggiù — lo staccava dalla vita africana.

Nel 1932 egli era nominato comandante del XXI stormo da ricognizione, poi comandante del IV stormo da caccia terrestre, poi ancora, nel 1934, comandante della III Brigata aerea, con sede a Gorizia, e infine comandante della I Divisione Aquila. E, come nella ormai lontana vita di meharista in Libia egli aveva voluto essere, non solamente per il suo linguaggio e per il suo grado, il primo di tutti i suoi soldati, come laggiù aveva voluto dividere in pieno fra le oasi e il deserto l'esistenza, le privazioni e i pericoli dei soldati del Sahara, così, aviatore e comandante di aviatori, volle con la quotidiana partecipazione alla vita dei campi, agli allenamenti, alle manovre, ai collaudi e alle prove più pericolose penetrare tutti i segreti, anche morali, della vita della aviazione.

Fra tutte le doti eccelse di cui la Natura aveva fatto ricco, sovranamente ricco il suo spirito, una era una somma virtù umana, in lui essenziale: quella del cameratismo, la suprema virtù della vita militare. Sempre, nella vita, Amedeo di Savoia si era fatto notare per quella sua schietta semplicità nei rapporti umani, per quella sua capacità di immedesimarsi con qualunque problema che venisse esposto alla sua intelligenza e al suo cuore, per quella sua capacità di aderire alla parte migliore di ogni mondo con cui veniva a contatto. Egli era un Principe, ma era anche e sempre un camerata. Il sorriso col quale egli stabiliva sempre col suo interlocutore un immediato contatto di tu per tu, sia che egli avesse di fronte un semplice soldato o una altissima personalità, sia che egli parlasse

in arabo col meharista tuaregh o che si intrattenesse col letterato chiamato nel suo studio o incontrato in una delle sue regolari visite alle librerie in cerca di novità come il più comune dei lettori, non era certo frutto, il suo sorriso, di una buona regola consueta nella educazione dei Principi; ma qualcosa di nativo e spontaneo, un modo di mostrar subito il lato del suo carattere fatto prima di tutto di buona volontà e di buona fede, di entusiasmo e di ottimismo. Anche se la vita non lo avesse prescelto per il destino degli eroi egli sarebbe passato nella vita esemplare per il suo carattere di virile bontà, di illuminata comprensione cristiana dei difetti e delle qualità umane, per la delicatezza della sua sensibilità che si alleava così intensamente alle sue risolute virtù di soldato. La sua nascita lo aveva posto in alto. Nei suoi contatti con gli uomini egli ebbe la forza morale non di discendere, per avvicinarsi a loro, dalla altezza dove egli, per indicazione di Dio e del Popolo, era destinato a vivere, ma la forza di sollevare gli uomini, a qualunque rango appartenessero, sino al proprio livello.

Egli portò questa virtù anche nella nuova vita di aviatore. Soldato, egli veniva a contatto con tutta una nuova elettissima milizia: uomo ardito, egli diventava un capo di arditissimi: uomo cosciente del fatto che la vita ci è data da Dio solo a patto di spenderla bene. egli si trovava fra gente integralmente degna di quella sua coscienza. Dopo l'Italia, l'Aviazione era la seconda Patria del suo spirito.

Volatore infaticabile, su tutti i tipi di apparecchi, egli era conscio di un'altra verità: che cioè per la aviazione non esiste tempo di pace, e che l'anima dell'aviatore è sempre in guerra, è quotidianamente consegnata al valore, è quotidianamente in comunione col dovere. Sia che volasse nei cieli con le sue squadriglie, sia che apparisse nei campi innanzi alle schiere dei suoi avieri, questa verità era sangue del suo sangue e spirito del suo spirito. Una medaglia d'argento al valore aeronautico brillava già sul suo petto — accanto alle decorazioni al valore della Guerra 1915-1918 — per ricordare le sue prime audaci prove di *combattente dell'aria* in Libia. Un'altra venne ad aggiungersi, segno del suo ardire e della sua fraternità di camerata, un giorno, sul campo di Gorizia. Un apparecchio, atterrando, aveva capottato e si era incendiato. Il Principe accorse. I serbatoi della benzina stavano per esplodere. Egli si lanciò per il

primo verso le fiamme, incurante del rischio terribile, le affrontò, vi si avventò in mezzo più rapido d'esse. Così egli salvò il pilota dal rogo. Abbiamo detto che egli aveva somma la suprema virtù del cameratismo. Quello fu il giorno in cui il camerata aviatore Amedeo di Savoia dimostrò di che tempra fosse il suo cuore fraterno.

* * *

Il destino lo richiamava in Africa. In un momento delicatissimo gli veniva affidato il Governo civile e militare dell'Impero. L'Etiopia era conquistata da poco più di un anno, le operazioni militari per la pacificazione di taluni territori non erano ancora finite, un immenso complesso di attività era richiesto per la organizzazione della vita civile nella vastissima distesa che andava dai bassopiani di Eritrea al Giuba, in un territorio grande quattro volte l'Italia. Nè quello della sistemazione dei nuovi possedimenti italiani era il solo problema urgente. L'Europa viveva — non c'era chi non lo sapesse — gli ultimi anni, forse gli ultimi mesi di una pace fittizia che doveva essere preludio a un nuovo e più grande conflitto. L'Etiopia, per quanto così lontana dal gruppo dei probabili fronti europei, sarebbe stata inevitabilmente una delle zone più arroventate del conflitto. L'Etiopia era destinata, in caso di guerra, all'assedio. L'uomo che, alla vigilia del Natale del 1937, giungeva in aereo sul campo di Addis Abeba, sapeva quale e quanto duro fosse il suo còmpito .Da quattro fronti, senza possibilità di aiuto dalla Madre Patria, gli italiani di Etiopia sarebbero stati un giorno attaccati, da tutte le forze di quell'imperialismo inglese che durante la nostra impresa di Etiopia, necessaria alla stessa vita del nostro popolo chiuso in troppo angusti confini, aveva visto l'Italia osare quello che pareva l'inosabile, e cioè affrontare serena la coalizione di cinquantadue Stati capitanati da Londra. L'orgoglio britannico avrebbe cercato in Etiopia — era facile prevederlo — il suo immediato campo di vendetta. Nei piani di Londra l'assedio dell'Etiopia era già decretato. Nessuno ignorava che un giorno Suez si sarebbe chiusa ad ogni rifornimento, e che gli italiani di Etiopia, soldati e pionieri, sarebbero stati soli con le loro sole forze a combattere e a resistere.

Amedeo di Savoia era il primo a saperlo. Ma, intanto, non volle trascurare quelli che erano i problemi immediati della coloniz-

zazione e della pacificazione. Come prima cosa egli volle conoscere a fondo tutto della colonia, gli uomini, i paesi e anche i problemi apparentemente minori. Una sola zona dell'Etiopia gli era nota, quella dove quindici anni prima egli era stato in esplorazione con lo zio Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi. In molte località si combatteva ancora contro capi ribelli: molte strade non si potevano ancora percorrere se non con colonne militari. Egli voleva conoscere tutto e subito. Quasi ogni giorno il suo aeroplano spiccava il volo, superava ambe e altipiani, appariva alle opposte frontiere, atterrava nei piccoli campi di fortuna, raggiungeva anche gli isolati sperduti presidi. Amedeo di Savoia fu, per così dire, il meharista del cielo, il nomade di ogni fortino, il carovaniere di ogni valle e di ogni bassopiano. Non ci fu strada o corso di fiume che egli non sorvolasse, pilota solitario, mescolando la sua passione di esploratore e di geografo ai suoi doveri di capo di colonizzatori e di stratega. In quella che sarebbe stata di lì a ben poco tempo la cintura del suo assedio, l'aviatore apparve come incitatore dei primi nuclei di agricoltori, scese fra i campi dove si raccoglievano le prime mèssi, fu — come un giorno al Congo — a fianco degli operai dei cantieri, fu tra i battaglioni degli ascari e fra le nostre milizie che sapevano di dovere, in un'ora che si faceva sempre più prossima, esser chiamate a nuove battaglie.

E l'ora della guerra venne. Egli aveva promesso di « durare comunque e a qualsiasi costo ». Era una partita d'armi sublime e disperata. A cinquemila chilometri dalla Patria, senza altra possibilità di rifornimento che per le vie dell'aria attraverso gli arditi apparecchi giganti che facevano la spola sul deserto ogni notte, ma ai quali era impossibile chiedere approvvigionamenti se non per i materiali più sottilmente indispensabili, egli impegnava la battaglia. Tutto era misurato e tutto era destinato ad esaurirsi, meno che il cuore e la fede. Misurati gli uomini, le armi, i viveri, la benzina, le munizioni, i medicinali. Immensi fronti da difendere, sempre crescenti e sempre rinnovate le forze del nemico. Ogni ora che passava avvicinava il Principe e i suoi uomini alla suprema scadenza del sacrificio. Egli non piegò, ed egli non dubitò. Sapeva che il sacrificio era inevitabile, ma sapeva anche che esso non era inutile. Il suo aereo lo portò dall'uno all'altro dei settori della fra-

stagliatissima battaglia. Fu il primo e il più temerario di quel prodigioso gruppo di aviatori che aspettavano che la benzina arrivasse per via aerea, con gli apparecchi « marsupiali », dall'Italia: che aspettavano che gli stessi aerei portassero loro, chiusi nella carlinga capace, gli apparecchi da caccia per sostituire quelli perduti o logori: il primo di quegli aviatori che si divisero per mesi e mesi i còmpiti della ricognizione, del bombardamento, della caccia, senza un'ora di riposo, tesi tutti nella battaglia per conquistare se non la impossibile vittoria territoriale, la più alta delle vittorie: quella morale. Fu il primo dei soldati in quella epoca che dagli spalti di Cheren doveva irraggiare le sue fiamme sull'Amba Alagi a Gondar e a Culquabert. Il passo fu sbarrato al nemico da ogni parte, impegnando tanta parte delle sue truppe d'Africa, e, nel grande quadro strategico del conflitto africano, alleggerendo per mesi e mesi la pressione che il nemico faceva convergere sulle nostre linee libiche.

Nato di stirpe regale, nato per essere un Capo, il Principe sapeva che il Capo deve esser tale non solo nelle ore felici, ma anche in quelle dure e durissime. I grandi destini non hanno due faccie. Il suo aveva solo quella del sovrano ardire e del sovrano sacrificio. Venuta l'ora più dolorosa, quando per mancanza d'ogni possibilità di resistenza, quando non v'erano più nè armi, nè viveri, nè medicinali per i feriti, e bisognava cedere dopo uno sforzo che si era imposto alla ammirazione dello stesso nemico, egli volle restare coi suoi camerati. Lontane, che non avrebbe mai più viste, egli aveva una Sposa e due figlie dilettissime. Egli aveva ancora un'ala con la quale, s'egli fosse stato di altra tempra morale, avrebbe potuto raggiungerle. Ma egli era un Savoia, e come tale aveva unito il suo destino a quello dei suoi camerati dell'Amba Alagi. Volle restare con loro, e avviarsi con loro, mentre i reparti del nemico rendevano ai prodi l'onore delle armi, verso la prigionia.

L'asprissima fatica della vita di battaglia aveva intaccato ormai il suo fisico. Il suo spirito non piegò. Piegarono le sue forze vitali, laggiù, nel campo di prigionia di Nairobi. Morì da cristiano e da soldato invitto. La stella della medaglia d'oro brillava nel cielo che egli aveva tante volte attraversato e verso il quale ascendeva il suo spirito in quell'ultimo volo che ha la mèta suprema d'ogni credente.



Amedeo di Savoia Aosta Generale di Brigata Aerea



Il Duca d'Aosta Vicerè d'Etiopia interroga un ascari eritreo veterano della Libia



Italo Balbo sottotenente degli alpini



L'alpino Italo Balbo



ITALO BALBO

Maresciallo dell'Aria, nato a Quartesana (Ferrara) il 6 giugno 1896, caduto nel cielo di Tobruk il 28 giugno 1940

II

Italo Balbo era già asceso da undici mesi alla gloria del supremo martirio per la Patria, sulla pietraia di Tobruk dove il suo apparecchio era stato il suo rogo. Non Principe, ma uomo del popolo, egli divideva con un figlio dei Savoia la gloria del sacrificio. Avevano, Amedeo di Savoia ed Italo Balbo, quasi la stessa età. Entrambi erano stati volontari nella guerra del 15-18, artigliere il primo, alpino il secondo. Entrambi erano giunti alla Aviazione per una elezione del loro spirito, quando per loro era passata già la primissima giovinezza, essendo entrambi vicini ai trent'anni. Avevano scelto per spontanea volontà — con uno spirito volontaristico che confermava la tempra delle due anime — la vita dell'ala, eternamente guerriera. Erano tutti e due dei soldati « senza tempo di pace ».

Era, Italo Balbo, di quelli che fin dalla vigilia avevano fatto proprio il motto mussoliniano; « Audacia ». L'impetuosità del sangue romagnolo — egli era nato da madre ferrarese in un piccolo comune vicino a Ferrara — si univa in lui alla calma capacità di riflessione e di inflessibile decisione che gli veniva dal paterno sangue piemontese. Un giorno chi scrive queste righe lo incontrò in un aeroporto torinese. Era l'estate del 1938. Un apparecchio tornava dalle Alpi, dall'aver inaugurato la linea Venezia-Milano-Torino-Parigi. Egli salì in quell'apparecchio per fare un balzo fino a Venezia. Passando sui colli del Monferrato pregò il pilota di deviare un poco la rotta in modo da passare sul paese natale di suo padre. Disse, accennando al paesello che si stampava là sòtto con le sue brune case fra il giallo delle messi e le ghirlande verdi dei vigneti: « Non fa male un poco di sangue piemontese! ».

Ragazzo, nella Estense Ferrara, le fantasie di Ariosto avevano parlato al suo cuore giovanetto. Ardeva nella piccola casa una fiamma perenne, in memoria di un fratello poeta, Fausto, morto

ventenne. La poesia abitava l'acceso cuore del giovanetto amante della lotta, della discussione, della polemica, d'ogni audace vampa del pensiero umano. Compagno suo di banco, nella scuola ferrarese, era uno che gli fu poi compagno nella vita squadrista e che fu poeta e con lui lesse i grandi Maestri italiani, e sorvolatore di oceani. Amò soprattutto due poeti: Ariosto e Foscolo. Comandante dello stormo che nel 1928 sorvolava i mari di Grecia e si spingeva fino al Mar Nero, volta a volta volle che le squadriglie passassero in vista della foscoliana Zante, che salutassero con le loro ali Itaca di Ulisse, e la costa della Troade, e sul Mar Nero la riva dell'esilio di Ovidio. L'uomo di azione non aveva ucciso in lui il poeta: la sua poesia era l'azione, il suo poema fu la sua vita.

Benchè fosse un giovanetto gracile — dopo le battaglie per l'intervento lo videro con pochi altri animosi per le vie di Ferrara agitare il vessillo della guerra contro la propaganda del neutralismo socialista e giolittiano — aveva voluto essere dei primi in trincea. Volontario, scelse l'arma dura: volle essere alpino, combatter fra le vette e i nevai. La vita alpina fu per lui la grande indimenticabile scuola dell'ardire, modellò la sua anima e il suo volto. Dei panorami alpestri, verdi e azzurri, aveva un riflesso nel chiaro lucente occhio. Degli alpini conservò per tutta la vita il pizzo alpigiano, quello che gli squadristi chiamarono poi il « pizzo di ferro », che fu il soprannome col quale la sua prima fama corse per le piane del ferrarese nei giorni della riscossa anticomunista. In guerra aveva conosciuto una per una tutte le valli e tutte le montagne del nostro fronte, giovane sottotenente e tenente del Quinto. Cento fatti d'armi lo videro alla prova, col suo ardimento e la sua capacità fulminea di decisione. Fu il primo italiano che rientrò, con la Vittoria, a Feltre.

La prima grande prova della sua vita era compiuta. Italo Balbo avrebbe dovuto smobilitarsi, tornare agli studi, prendere una laurea in lettere o in legge, avviarsi alla vita borghese nella natia addormentante Ferrara. Si diceva che la guerra era finita e che era ora che anche quelli che l'avevano fatta non ci pensassero più. Così ragionava la borghesia italiana, come se una grande malattia fosse finita, e dovesse cominciare un periodo di convalescenza cui doveva corrispondere il periodo del rinsavimento. Non impor-

tava che le nostre speranze e il nostro sacrificio fossero stati irrisi e traditi dagli alleati. Non importava che dal conflitto l'Italia fosse uscita divisa negli spiriti e che la Vittoria, anche nei suoi frutti morali, potesse esser perduta sotto l'avvento della negazione materialistica del socialismo e del sovversivismo. Il governo italiano amnistiava i disertori. I reduci erano invitati a non uscire per le vie in divisa e a nascondere le loro medaglie, per non « provocare » coloro che non avevano combattuto. Anche Italo Balbo avrebbe dovuto essere uno di quelli che non vestivano più in divisa e nascondevano le loro medaglie.

Egli era stato alpino. Sapeva che i soldati avevano combattuto come eroi, e che si poteva sempre fare appello allo spirito del popolo italiano anche se questo appariva minacciato da un traviamento. A Udine, prima di lasciare la forte terra friulana, ha fondato un giornale, « L'Alpino », che vuole servire di legame appassionato fra tutti coloro che hanno combattuto nella purità immacolata delle Alpi. La « lunga penna nera » degli alpini non sarà, no, nascosta, nello zaino dei reduci. Essa sarà l'emblema di una speranza e di una volontà che non tramontano. Italo ha conosciuto l'aquila alpina, le sue ali e il suo rostro. Fino al suo ultimo giorno egli resterà fedele all'aquila dei battaglioni delle nevi e delle roccie.

Il 1919 vede Italo dividere le sue giornate fra gli studi a Firenze e i brevi ritorni a casa nella nativa Ferrara, in quell'ambiente familiare di cui Cavour e Mazzini, con un palpito di impetuoso garibaldinismo, erano stati i numi tutelari.

Sono passate e sono ormai lontane le giornate del liceo ferrarese, quando, con le tasche zeppe di giornali, il ragazzo dalla parola facile e pittoresca si buttava a capofitto nelle polemiche dei « caffè politici ». Ma la sua anima è sempre quella, rinvigorita dalla prova della guerra. Il suo cuore è sempre quello del giovanetto che non studiava la chimica, ma imparava a memoria i « Giambi » di Carducci e i « Sepolcri » di Foscolo per abbeverare l'anima alle sorgenti della grandezza. E' in questo momento che comincia la sua vita di squadrista, che comincia quella che oggi appare la sua leggenda. Ha la gola piena di canzoni alpine, la penna pronta alla polemica più violenta, è il comandante risoluto delle spedizioni che spazzano la campagna ferrarese dal contagio

bolscevizzante. Egli porta il ritratto della mamma dalla parte del cuore sotto la camicia nera, così come in volo, più tardi, doveva sempre portar nella carlinga quello suo e quello dei figli. Il paragone che corre per definir la sua figura di condottiero delle squadre rivoluzionarie è quello con Giovanni dalle Bande Nere e con Malatesta da Verrucchio. Egli doma e avvince e affascina tutta una regione. E' invulnerabile. Mollettiere grigioverdi, pantaloni alpini, una fascia nera attorno alla vita, i capelli che gli fanno una corta zazzera, le guancie scavate, il pizzo risoluto, imprime con la sua figura tutta una lunga stagione rivoluzionaria. Egli è già il futuro Quadrumviro.

Quando gli parlò nel cuore per la prima volta la passione del volo? Come in tutti i ragazzi della sua generazione, aviazione e sogni di infanzia si identificano. Egli è nel branco degli scolaretti che un giorno a Ferrara disertarono l'aula del Ginnasio per accorrere in Piazza d'Armi, dove si annunciava un esperimento di volo. Egli è con loro, buttato carponi sull'erba per veder meglio se veramente l'aeroplano, il primo che tenti di volare nel cielo ariostesco di Ferrara, si solleva o no dalle erbe del prato. Nel 1913, per la morte del giovanetto Roberto Fabbri, precipitato al campo della Malpensa, scrive in suo onore una pagina esaltante. Durante la guerra, in una licenza a Torino, pensò di lasciare gli alpini per passare alla Aviazione, e per la prima volta provò la manovra delle leve e dei timoni: ma poi la sua passione e la sua fedeltà per il suo battaglione furono più forti, e tornò agli erti sentieri delle montagne. Rimase in lui però l'entusiasmo per la nuova arma, la coscienza dell'elemento rivoluzionario che essa avrebbe portato nella guerra del domani. La lotta politica lo distolse dal proposito di farsi aviatore subito appena finita la guerra. Vide in quegli anni il malgoverno, che sgretolava da Roma l'Italia e demoliva la sua vittoria, disperdere in una cieca distruzione tutto quello che la aviazione aveva fatto e conquistato nei tre anni della guerra. Vide i piloti senza più apparecchi, gli apparecchi senza più campi, la seta delle ali venduta a centinaia di migliaia di metri nelle fiere di paese per dar camicie di seta ai paesani e ai cafoni indomenicati.

Alla aviazione egli avrebbe dedicato più tardi tutto se stesso. Intanto occorreva che il Fascismo trionfasse. Uno dei più grandi

ed elettrizzanti settori del lavoro del domani sarebbe stato quello dell'aviazione. Nel 1926 il Quadrumviro diventava Sottosegretario alla Aeronautica. Nello stesso anno egli prendeva il suo brevetto di pilota. Da quel momento egli iniziava il suo gigantesco lavoro per fare dell'Aeronautica una cosa nuova e grande, per darle uno stile unitario, per creare non isolati campioni del volo, ma tutta una foltissima schiera di volatori egualmente intrepidi. La sua Aviazione fu « antidivistica ». Egli volle l'aviazione di massa. Aviatori isolati tentavano o compivano la traversata dell'Oceano. Egli volle che interi stormi alati compissero, in perfetto stile militare, le stesse imprese.

Tutta la vita aviatoria di Italo Balbo si colora di questo grande nome: Oceano. L'Atlantico fu infatti, in quegli anni, il grande banco di prova delle audacie umane. Egli volle che fosse anche il banco di prova di una complessa organizzazione militare e di una audacia freddamente disciplinata. Occorreva dar vita alla grande industria italiana delle ali e dei motori. Eravamo, in quei tempi, tributari dell'estero per i motori. Egli volle che le nostre industrie creassero motori italiani, più veloci e più potenti di quelli stranieri. Il suo lavoro non mobilitava solo dei grandi piloti e delle masse di volatori. Investiva tutta l'attività della Nazione, dagli studi degli ingegneri progettisti alle masse dei tecnici e degli operai fino ai reparti di collaudo delle officine dove rombavano inchiavardati ai banchi i grandi motori. Volle i primati di velocità, di durata, di distanza e di altezza. Mirando a quei vertici conquistati dai prototipi e da uomini di eccezione si doveva sviluppare armonicamente tutta la attività di una generazione aviatoria. Volle la costituzione della Accademia Aeronautica di Caserta, fucina dei corsi da cui dovevano uscire migliaia di uomini dalle virtù di volatori e di militari impareggiabili: volle la scuola di alta velocità a Desenzano, la scuola di alta acrobazia, la scuola dei navigatori, quella dei futuri atlantici. Ministro dell'Aeronautica era il primo a cimentarsi nelle prove più rischiose. Non « mandò » a sorvolare l'Atlantico. Prese il comando dello stormo e lo guidò vittorioso tre volte, da Roma all'America del Sud, e poi da Roma a Chicago e poi da Nuova York a Roma. Prima aveva provata la potenza dei mezzi con le due grandi crociere del Mediterraneo Occidentale

e del Mar Nero. Poi volle che la « massa » domasse tre volte l'Oceano; e fu ogni volta il pilota di punta. Sapeva che la morte gli era sempre vicina: ma aver la morte come coinquilina, diceva, deve essere l'abitudine del buon soldato. Una volta scomparve nel Tirreno, in un giorno di riposo, precipitando col suo apparecchio. Tornato a galla col fido suo luogotenente Cagna, semiasfissiato dalla benzina e dall'acqua salsa, volle, lo stesso pomeriggio, volare ancora.

* * *

Poi fu il Libico.

Egli era ferrarese, e dunque figlio di una terra dove il problema del lavoro dei campi, quello della bonifica e della lotta per fecondare zone incolte e inospiti è attuale dal tempo in cui l'Eridano volge i suoi flutti verso il mare, fra argille e paludi da redimere. Un grande tema gli fu dato da svolgere: render viva e vitale la colonizzazione libica, far della Quarta Sponda una produttiva e popolata terra italiana, portare laggiù uomini che le dessero la prodigiosa linfa del lavoro e che un giorno, se occorreva, fossero soldati per difendere quei campi nati dal loro lavoro. Tra la Tunisia della Francia ostile e l'Egitto della ostile Inghilterra, la Libia stava come un avamposto d'Italia. Balbo fu designato a un'opera vasta, ponderosa, che chiedeva una mobilitazione di cento e cento attività. Le popolazioni arabe erano pacificate, ma bisognava renderle amiche. Dovevano sorgere villaggi e paesi. Si doveva garantire la vita ai coloni per tutto il tempo in cui la terra libica sarebbe stata avara di prodotti. Bisognava darle strade, grandi strade come voleva la immensità dei suoi territori.

Ecco l'aviatore Balbo alla guida di un apparecchio come mai nessun ingegnere aeronautico ha progettato di eguale grandezza! La Libia è tutta un cantiere. Balbo vola col suo piccolo aereo, da una parte all'altra, come il capomastro che deve sorvegliare e guidare una fabbrica sterminata. L'uomo che aveva progettato e realizzato le transvolate oceaniche in massa, ha adesso un progetto non meno grandioso: quello della creazione di una grande strada che lungo tutto il litorale libico serva alle comunicazioni della intera colonia, che unisca Tripolitania e Cirenaica prima divise dalla landa desertica del lunato Golfo Sirtico. E' la grande via della colonizzazione, ma poichè unisce le due frontiere di Tunisia e di Egitto

può essere domani la grande via di comunicazione delle armate che si dislocheranno sui due fronti di battaglia. Balbo non ignora che la guerra si avvicina, e che l'ora della revisione dei conti dell'Europa, tirati a Versaglia a tutto danno nostro e ad esclusivo vantaggio delle potenze plutocratiche, si approssima. Egli sa che la Libia sarà uno dei settori più importanti del futuro conflitto fra i continenti. La Litoranea è la spina dorsale di tutta la nostra strategia africana. Aviatore, egli prepara in pieno tutta la attrezzatura per una grande guerra aerea. Primo fra tutti egli crea il corpo dei paracadutisti di Libia. Primo fra tutti egli prepara le azioni contro le flotte nemiche e pronostica la potenza del bombardamento a tuffo e in picchiata. Egli pensa alla guerra, poichè è dotato di un nitido senso della realtà e sa che la guerra è inevitabile; ma questo non gli impedisce di essere il creatore di una vastissima organizzazione di pace con la impostazione su basi amplissime di tutto il piano della redenzione agraria della colonia. Olivi e grano, olivi e grano... Il giorno in cui vede biondeggiare il grano di Barce è per lui un giorno di vittoria. Il giorno in cui dai pozzi artesiani zampillano i fontanili di Misurata è un altro giorno di vittoria. Il giorno in cui dal camino delle nuove case coloniche dei villaggi agrari si spande il primo filo di fumo di un nuovo focolare è per lui un giorno di vittoria. Nei sette mesi della campagna etiopica egli è, solido, pronto a tutto, di guardia alle due frontiere d'Egitto e di Tunisia. In Marmarica sono schierate le divisioni pronte a marciare, nei campi gli apparecchi sono pronti a decollare. La partita etiopica è vinta, e quella più grande è rimandata. Egli continua ancora la preparazione. Egli sente ormai la Libia come la terra del suo destino.

L'ora fatale scocca. Con tutte le sue forze Balbo è teso verso la battaglia. Egli ha attorno a sè il gruppo dei suoi fedelissimi, il nipote Lino, che aveva voluto fosse alpino come lui era stato venticinque anni prima, Quilici, che doveva essere lo storico della grande prova, e gli altri che sempre avevano diviso le sue ore di speranza, di volontà e di entusiasmo. Uno solo mancava: Stefano, il compagno di volo dilettissimo; lontano, su un altro fronte, verso un altro destino. Passò come una freccia l'aereo della volontà, in volo verso Tobruk.

Un proiettile. Un rogo. Una fiamma sulla pietraia. Una immortale fiamma!



A caccia nel Sahara libico



Italo Balbo (*) in trincea



Realizzatore della Colonizzazione demografica in Libia, Italo Balbo consegna le chiavi della casa colonica a uno dei « ventimila »



Italo Balbo, Governàtore Generale della Libia, consegna i certificati di citta-dinanza speciale ai mussulmani di Tripoli



STEFANO CAGNA

Generale di Brigata Aerea, nato ad Ormea (Cuneo) il 25 dicembre 1901, disperso in combattimento aereo nel cielo del Mediterraneo il 1° agosto 1940

III

Uno solo, abbiamo detto, era lontano. Ma Stefano Cagna non avrebbe tardato a raggiungere il suo Maresciallo. Lo comandava il destino di fedeltà cui il piccolo pilota piemontese aveva sempre obbedito.

Quando Cagna scomparve, nacque una leggenda; una leggenda corse dal lontano Mediterraneo delle Baleari alle rive d'Italia, raggiunse tutti i cuori che lo amavano, dette il palpito del miracolo alla speranza.

Egli aveva sempre detto — e il suo sorriso fanciullesco non lo abbandonava mentre parlava così —: « Per affondare una nave da guerra bisogna tuffarsi su di lei. Bisogna sganciare la bomba nel suo fumaiolo ». Egli aveva parlato così, e aveva voluto fare così, mostrare agli altri come si doveva fare se si voleva appartenere alla categoria degli affondatori di navi. Veniva dal mare, Cagna: era stato capitano di lungo corso: sapeva che le navi hanno, come i gatti, cento vite. Egli sorrideva nel suo viso di eterno ragazzo: faceva con la mano il gesto del tuffo, ripeteva: « Così: dentro al fumaiolo ». Sorrideva come di una cosa semplice, come di un gioco da fanciulli. Il gioco supremo dell'ardire per il quale era nato.

Così fece, e non una volta sola. Erano le prime tremende giornate della lotta delle ali contro le navi nemiche nel Mediterraneo Occidentale. Stefano Cagna conosceva bene quelle acque, e conosceva bene quelle navi. Partiva alla testa di tutti, dalle coste della Sardegna, una terra che a lui piemontese era sorella. Puntava sulle Baleari, scovava sulla piastra lucente del mare la flotta nemica, si buttava a capofitto e sganciava. Non gli importava se il tuffo era dentro a un cratere di vulcano, non gli importava se il tuffo era dentro a una fucina di volanti acciai. Un silenzio prodigioso

era nella sua anima, il suo cuore era di una freddezza che aveva l'eguale solo nel gelo della banchisa polare che a fianco di Umberto Maddalena aveva sorvolato tante volte finchè aveva scoperto la tenda rossa dei naufraghi del dirigibile « Italia ». Quante volte avevano parlato con Balbo di questi tuffi e di queste picchiate? Adesso era venuto il momento di passare alla realtà dei fatti.

Investito da tiro nemico, precipitò. Era il 1° agosto del 1940. Scomparve. Tornò al mare l'antico capitano di lungo corso. Vi tornò per inabissarsi e per non riassommare più. Fu in un giorno di battaglia in cui lui e i suoi fecero disperdere la flotta inglese che veniva da Gibilterra. Era una piccola pattuglia di uomini su fragili ali, contro dure massiccie invulnerabili navi. Le obbligò alla fuga, le costrinse alla vergogna di deviare la rotta. Quando mai avrebbe potuto sognare qualche cosa di simile il piccolo capitano di lungo corso? Egli, che se non fosse stato aviatore sarebbe stato un oscuro capitano di battelli mercantili, egli comandava d'un tratto il dietro-front alla squadra inglese! I suoi non lo videro più dopo la picchiata fulminea. Fra i nembi delle esplosioni videro o credettero di vedere un'ala galleggiare sul mare. Su quell'ala qualcuno disse — Chi? Chi vide? — Non si seppe mai; ma non fu illusione: fu la incarnazione della speranza di aver visto gli uomini dell'equipaggio naufrago attendere, ancor vivi, soccorso. E si disse che una torretta di sommergibile era emersa da quelle acque di battaglia, e che era stato visto l'equipaggio naufrago imbarcarsi, e che ultimo era il piccolo Cagna, il generale che pareva un ragazzo... Si disse che era stato salvato da un sommergibile spagnolo. Poi di questo sommergibile spagnolo nessuno parlò più; non tornava mai alla sua base quel famoso sommergibile spagnolo. Allora si giurò, la speranza fece giurare che si trattava di un sommergibile nemico; e si pensò che Cagna fosse prigioniero, ma salvo. Ma anche quel sommergibile non tornò mai alla sua base...

Questa fu la leggenda di Stefano Cagna, nata dai gorghi del Mediterraneo. Nessuno voleva ammettere che Stefano Cagna potesse essere morto. Egli era, per tutti, ancora vivo; ovunque là dove un'onda fa un ricciolo di bianca spuma, ovunque là dove l'argenteo profilo di un'ala taglia l'orizzonte azzurro del cielo. Nessuno volle credere alla sua scomparsa. Vi credettero solo quelli che

dissero: « Il Maresciallo lo ha chiamato. Cagna lo ha raggiunto ». Erano passati un mese e tre giorni dall'ora in cui Italo Balbo era stato avvolto dalle fiamme nel cielo di Tobruk. Chi conosceva Cagna e il suo stile doveva pensare che presentandosi a lui nell'Aldilà degli Eroi, Stefano abbia detto a Balbo: « Scusate, Maresciallo, se ho tanto tardato... ».

* * *

Era il « volatore » puro. Non era un principe, non era un politico, era semplicemente un pilota.

Piemontese di Ormea presso Cuneo, era nato nel 1901, troppo tardi per poter partecipare alla guerra del '15-18. Lo aveva chiamato al mare — come Carlo Del Prete, come Umberto Maddalena — la passione del mare. Navigare, la speranza dell'ignoto. Era del piccolo gruppo di quegli uomini che dalla Marina, attraverso la esperienza degli idrovolanti, passarono alla Aviazione. Era uno di quelli che amavano chiamarsi i figli di Cadimare, l'aeroporto degli idrovolanti della Spezia. Indivisibile compagno in quegli anni di tirocinio gli era stato un altro che come lui doveva essere Atlantico, e che doveva morire, colonnello, in un tragico e banale incidente di decollaggio: Bonini. Erano i due inseparabili della Spezia, due sottotenentini che dormivano in un angolo della aviorimessa per esser sempre vicini ai loro apparecchi e al loro mare. Uno era piemontese, di Ormea, l'altro emiliano, di Colorno vicino a Parma. Avevano ventitre anni quando presero insieme il brevetto. Il giorno del volo di brevetto, mentre erano in aria, un piccolo incendio aveva distrutto il lato dell'aviorimessa dove avevano la loro cassetta militare e i loro vestiti. Quella era sembrata ai due giovani l'avventura più tremenda della loro vita. Erano due sottotenentini che ogni tanto mandavano un vaglia a casa per aiutare la famiglia.

Quali erano le qualità che fecero di Stefano Cagna un pilota di eccezione, paragonabile ai maggiori del mondo? Egli ebbe, sovrane su tutte, la virtù della calma e la capacità della rapidissima, ma intensissima meditazione. Pochi nomi meno di lui erano impreparati innanzi a qualsiasi evento, in aria. La vita a terra era per Cagna una sorta di totale assenza, anche se egli nel suo comando

era uno degli ufficiali più meticolosi fra quanti abbia annoverato l'Arma dell'aria. Il suo spirito era lontano, ascoltava immaginari canti di motori, controllava la danza delle lancette degli strumenti di un immaginario cruscotto, sentiva nelle vertebre l'oscillare e il procedere e l'equilibrarsi di un immaginario aeroplano. Pareva che egli facesse a terra la vita di tutti gli altri uomini con una specie di lieve assenza, di lieve distrazione, di lieve smemoratezza. Egli, invece, volava. Dal 1924 al 1° agosto del 1940, data della sua morte, la sua vita fu un solo e lungo volo. Egli non era un improvvisatore, non era un «pazzo», era un freddo piemontesissimo ragionatore, incapace di accendersi in una discussione, ma incapace di deflettere dal filo di una logica estrema quando l'aveva conquistata con il suo ragionamento. Non era un acrobata del cielo, era un meditativo, ma pronto, quando il suo ragionamento gli dimostrava che qualcosa era degno di esser tentato, di giocare la vita con una morbida flessione del polso sul volante del timone. Il sorriso non lo abbandonava mai, perchè egli, benchè la vita lo avesse portato sino al limite dei quarant'anni, era rimasto un piccolo ragazzo sereno, sicuro del suo destino, anche se sapeva che il suo destino avanzava gomito a gomito con la morte. Aveva l'istinto del grande navigatore, un senso di orientamento da fare invidia a un uccello migratore, un senso innato dell'atmosfera, delle sue onde, delle sue pressioni, delle sue densità. Aveva quello che in medicina si chiama l'occhio clinico. Chi scrive queste pagine volò molte volte con lui, passò molte volte con lui lunghe ore accanto all'apparecchio in attesa del decollo: e vide allora come egli con una piccola occhiata acuta interrogasse ogni tanto il cielo, proprio come il grande medico misura con uno sguardo il panorama di una dura malattia da sconfiggere. Fiutava l'aria come fanno i marinai, prevedeva i suoi tumulti come i cani presentono i terremoti. Era piccolo. Aveva la figura di un eterno cadetto. Faceva pensare al personaggio delle favole, a Puccettino che è il più piccolo e il più bravo di tutti i fratelli. Tutto quello di prodigioso e di quotidianamente prodigioso che fece in diciassette anni di vita aviatoria gli era sempre sembrato estremamente semplice appunto perchè era stato sempre estremamente ragionato.

Era un giovanissimo ufficiale ignoto quando Umberto Mad-

dalena lo aveva scelto per compagno nei voli sulla banchisa polare alla ricerca dei naufraghi del dirigibile « Italia ». Dalla Spezia alla Baia del Re l'idrovolante di Maddalena e di Cagna si era portato sulle tracce del dirigibile scomparso e del suo equipaggio. Ogni giorno erano voli che potevano aggiungere altri naufraghi alla serie di quelli del volo polare che aveva svelato dall'alto dei cieli il mistero dell'estremo nord. La radio di Biagi chiamava dalla tenda rossa. Tutta la umanità seguiva il dramma angoscioso di queste ricerche, le ultime battute in questa tragedia che concludeva il ciclo secolare delle grandi avventure polari, il terribile trentennio iniziato con la scomparsa del pallone di André e concluso con la scomparsa dell'aereo che portava in soccorso dei naufraghi italiani Amundsen. Ogni giorno partivano Maddalena e Cagna. Erano due marinai diventati aviatori. Frugavano dall'alto il dedalo dei ghiacci, il verde e bianco frastaglio della banchisa in eterno movimento, accecante, allucinante. Volavano con le ali incrostate di ghiaccio. Ogni loro volo poteva essere il loro ultimo volo. Ma un giorno essi videro. La tenda rossa fu scoperta. Col nome di Maddalena il nome di Cagna passò nei marconigrammi diretti in tutto il mondo, suonò in ogni cuore che aveva avuto un palpito di pietà per il destino degli scomparsi e che adesso, per merito dei due piloti, erano salvi.

Cagna fu « qualcuno ». Ma egli tornò al suo posto senza nulla chiedere. Non aveva fatto che il suo dovere. Era marinaio e aviatore. Perchè ci si sarebbe dovuti stupire per quello che aveva fatto? Non aveva fatto che il suo dovere. Tornò al suo campo. Dalla Spezia passò con gli idrovolanti a Vigna di Valle sul Lago di Bracciano. Dopo aver fatto parte dell'equipaggio di Maddalena, passò in coppia con Penzo. Fu il secondo pilota nel « duo » dei migliori idrovolantisti d'Italia. Un giorno venne a bordo Balbo. Il sottosegretario dell'Aeronautica volò a fianco del piccolo sorridente ufficiale, che era tutto calma quanto l'altro era tutto fuoco, che era tutto mezza voce quando l'altro era veemenza, scatto, ironia, febbre di saper tutto in fretta, e di veder tutto in fretta e tutto a fondo.

Nacque così quella che, benchè tanti gradi li separassero nella gerarchia, fu la coppia fraterna Balbo-Cagna, coppia che la morte

divise solamente per un mese e tre giorni e che la morte ricompose nel cielo degli Eroi.

* * *

Fu l'aiutante di volo del Maresciallo. Ma fu di più: fu il camerata, l'amico, il fratello. Nelle ore di preparazione delle prove più audaci fu non solo il consigliere prezioso, ma al momento decisivo, il primo collaudatore. Balbo gli disse: « Voglio andare con sessantun apparecchi a fare il periplo del Mediterraneo Occidentale ». Cagna rispose: « Benissimo, Eccellenza ». Balbo disse: « Voglio andare con trentasei apparecchi ad Odessa ». Cagna rispose: « Benissimo, Eccellenza ». Erano le prime prove di massa, che potevano risolversi in un disastro se la preparazione e l'allenamento e i mezzi e gli uomini non erano perfetti. Furono un trionfo. Balbo disse: « Voglio andare con uno stormo in America e tornare. Voglio andare a Rio de Janeiro, a Chicago, a Nuova York, dimostrare che quello che gli altri fanno con un solo apparecchio noi aviatori militari italiani lo facciamo in massa... ». Cagna rispose: « Benissimo, Eccellenza ». Erano mesi di insonnia, accanto al più dinamico dei comandanti, che lavorava fino alla una di notte e si alzava alle tre del mattino. Mesi di prove, di voli, di ispezioni, di clausura negli aeroporti. Erano gli anni in cui Orbetello diventò una sorta di eremo per il noviziato dei futuri « atlantici ». Cagna non conosceva un'ora di riposo. A lui erano affidate le prove più rischiose, i sopraluoghi sulle acque delle future tappe, gli esperimenti di decollo a pieno carico, dal cui esito dipendeva l'impianto di tutta l'impresa. Con Maddalena, ancora una volta uniti nello stesso equipaggio, era a Bolama per le solitarie prove di partenza della prima crociera atlantica. Più tardi era lui che precedeva tutti sugli itinerari della traversata del Nord, per aprire la via agli stormi che sarebbero seguiti. Per tre volte Stefano Cagna doveva essere « atlantico ». Mai uomo sortì dalla sorte una scelta migliore di più formidabile « secondo » come Balbo la ebbe in Cagna.

Ormai i due uomini erano uniti per la vita e per la morte. Chiuse le grandi pagine atlantiche, Balbo passa in Libia. Cagna è ancora con lui. Dopo l'oceano delle onde è la volta di scoprire

e di fissare tutti gli itinerari sull'oceano delle sabbie sahariane, perchè Balbo vuol prima di tutto esser padrone di tutto il mistero sahariano, fino allo estremo Tibesti. Cagna diventa maestro di voli sul deserto come era stato maestro di voli oceanici e polari. Egli sa che la aviazione del deserto sarà un giorno chiamata a combattere una battaglia non meno importante di quella per la quale suonerà un giorno la diana agli aviatori sul mare. Sa che la Libia sarà teatro di battaglia per il divenire supremo della Patria. Tutti i suoi anni di Libia sono — come per il suo « primo » — anni di preparazione pratica e spirituale al grande cimento che si approssima.

Solo alla vigilia i due compagni si separano. Cagna era promosso Generale di Brigata Aerea. Lo attendevano gli stormi della Sardegna, all'avanguardia sul mare verso Gibilterra. I due fratelli si separano, avviati verso lo stesso nemico, verso i due opposti punti cardinali; Italo verso oriente, verso Tobruk, Stefano, « Stuin » come lo chiamava Balbo, verso occidente, verso Gibilterra.

Solo per un mese e tre giorni le due grandi anime rimasero divise. Il 1° agosto 1940, con la divisa di volo lacera dai colpi nemici, « Stuin » si presentò nei cieli a Italo, ormai per l'eterno fatto corpo e cuore di fiamma. Disse certamente: « Comandate, Maresciallo! ».

ORIO VERGANI



Stefano Cagna sull'ala dell'« I. BALB » dopo la traversata dell'Atlantico durante la Crociera del Decennale



Crociera Italia-Brasile: Balbo e Cagna all'arrivo a Rio de Janeiro



Italo Balbo e Cagna (*) tra gli italiani di Rio de Janeiro all'epoca della Crociera Italia-Brasile



Balbo e Cagna fotografatı durante una caccia alla « bugra » in Libia